WIEDZA HANDLOWA

MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY NAUCE I NAUCZANIU HANDLOWEMU
ORAZ ORGAN WYŻSZEGO STUDJUM HANDLOWEGO W KRAKOWIE.

Nr. 3 i 4. Kraków, marzec-kwiecień 1927. Rocznik II.

Komitet redakcyjny: Prof. Dr. A. Bolland, Prof. Dr. Z. Sarna, Prof. Dr. A. Żabiński.
Adres Redakcji i Administracji: Kraków, ul. Sienkiewicza 4. Konto P. K. O. Nr. 405.860
Redaktor odpowiedzialny: *Prof. Dr. A. Bolland.* Prenumerata roczna 10 zł.

Prof. Dr. techn. A. BOLLAND
Dyrektor Wyższego Studjum Handlowego
Docent Uniw. Jagiell. i Politechniki Lwowskiej.

Cele i drogi Wyższego Studjum Handlowego w Krakowie.

I. Cele.

Zadania Wyższego Studjum Handlowego w Krakowie określa art. 1 statutu tejże uczelni. Brzmi on następująco:

„Wyższe Studjum Handlowe w Krakowie ma charakter szkoły akademickiej. Ma ono za zadanie krzewić nauki i umiejętności handlowe w szerokiem tych pojęć znaczeniu. Do tego celu dąży ona przez: 1) dostarczanie młodzieży wyższego wykształcenia, a mianowicie takiego, dzięki któremu można dać społeczeństwu jednostki zdolne do stwarzania samodzielnych, państwowo i społecznie — twórczych warsztatów pracy, sferom gospodarczym czołowych pracowników; 2) pielęgnowanie badań i prac naukowych; 3) przez szerzenie wiedzy specjalnej w społeczeństwie“.

Wykonywując powyższe zadania statutowo nakazane i w kontynuacji dotychczasowej swej działalności, rokującej najlepsze nadzieje, dąży Wyższe Studjum Handlowe do następujących celów szczegółowych:

I. Kształci młodzież akademicką tak, by w przyszłości potrafiła powoływać do życia samodzielne, niezależne, państwowo i społecznie pożądane, osobiście ponętne przedsiębiorstwa.

Przedsiębiorstw tego właśnie rodzaju może powstać w Polsce

jeszcze niesłychanie wielka ilość. Mogą to być przedsiębiorstwa przemysłowe lub przemysłowo-handlowe, jakoteż czysto handlowe.

W dziedzinie przemysłowej istnieją u nas liczne jeszcze braki produkcji, przedewszystkiem w dziedzinie średniej i małej wytwórczości; najwłaściwszymi promotorami produkcji z zakresu średniego i małego przemysłu są właśnie ludzie o akademickiem wykształceniu handlowem; albowiem oni właśnie wynosząc z uczelni nietylko kapitał wszechstronnej wiedzy handlowej, lecz także odpowiedniej wiedzy technicznej uzyskują (w oparciu się o swe stanowisko, jakiem darzy społeczeństwo ludzi o studjach akademickich) takie zaufanie kapitału pieniężnego, w rozmiarach potrzebnych do uruchomienia małego lub średniego przemysłu, iż brak jego własny nie staje na przeszkodzie w realizacji ich przedsięwzięć.

Wyższe Studjum Handlowe w Krakowie ma organizację studjów tego rodzaju, że studentom wskazuje corocznie expressis verbis braki produkcji rodzimej, oświetla na wykładach, seminarjach i ćwiczeniach wszechstronnie a w szczególności pod kątem widzenia surowców, warunków technicznych, metod fabrykacyjnych, wielkości konsumcji wewnętrznej, możliwości wywozu, wpływu konkurencji zagranicznej, kosztów urządzenia, kapitału obrotowego i przypuszczalnej rentowności, całokształt możliwości powołania do życia takich nowych warsztatów pracy, i umożliwia każdemu ze swoich studentów podczas ich „prac samodzielnych“ objętych programem naszej uczelni, jakoteż z okazji opracowania przez nich tematów prac dyplomowych, indywidualne przygotowanie (przy współudziale profesorów i naukowych środków pomocniczych Wyższego Studjum Handlowego) całego materjału niezbędnego do uruchomienia tej placówki gospodarczej, którą w przyszłości każdy z nich stworzyć sobie zamierza.

Dwuletnie nasze doświadczenie utwierdziło nas w przekonaniu o celowości tego kierunku organizacji naszych studjów; znaleźliśmy w młodzieży pełny oddźwięk szczerego entuzjazmu dla tego właśnie typu pracy. Będziemy ten kierunek pracy popierać z całych sił w przekonaniu, że daje on Państwu i Społeczeństwu bardzo wartościową warstwę najpierwszorzędniejszych obywateli, a młodzieży akademickiej jedno z najwłaściwszych pól fruktyfikacji długoletniej nauki, nabytej wiedzy, uzyskanej inteligencji, — zadowolenie z pracy twórczej, wiarę we własne siły, niezależność, zamożność.

W dziedzinie czysto handlowej istnieją równie liczne możliwości działania, które pod kątem widzenia interesów gospodarczych Państwa i takichże samych interesów jednostek, pracy tej poświęcających się, przedstawiają niemałe walory atrakcyjne. Organizacja naszego handlu wewnątrz kraju i organizacja handlu naszego z zagranicą, jakoteż szczegółowe zagadnienia z zakresu rachunkowości handlowej dają bezmiar możliwości pożytecznego, a nawet koniecznego działania dla akademicko wykształconych jednostek.

Z bardzo wielu tychże możliwości niech na tem miejscu będą nadmie-

nione przykładowo te, które zajmowały nas w latach ubiegłych, a mianowicie:

Sprawa przywozu niezbędnych towarów zagranicznych bezpośrednio z krajów ich pochodzenia (surowcowego lub fabrykacyjnego), bez zbędnego pośrednictwa kupców z krajów trzecich, którym Polska w tej formie nieprawdopodobnie wysoki corocznie opłaca haracz; mamy dane ku temu, że niejeden z naszych absolwentów tej dziedzinie pracy się poświęci i uświadomiony o powyższych możliwościach, a uzbrojony w wiedzę ekonomiczną i językową powyższy niemiły stan rzeczy zmieni ku swojej i państwowej największej korzyści;

Sprawa wywozu do krajów, których położenie geograficzne, stan rozwoju przemysłowego, stan kultury gospodarczej i stosunki polityczne na możliwości takie wskazują; w szczególności pragnie uczelnia nasza dać swoim absolwentom wiedzę, przy pomocy której ułatwioną byłaby ich działalność handlowa na Wschodzie;

Sprawa nakierowania racjonalnego przewozu towarów do powyższych krajów przez terytorjum Polski, dzięki czemu zyskałyby wiele polskie drogi komunikacyjne, polskie przedsiębiorstwa przewozowe i magazynowe i dzięki czemu weszłaby Polska w posiadanie stałego, aczkolwiek ciągle zmieniającego się zapasu towarów cudzych, — co ma najpierwszorzędniejsze znaczenie dla samowystarczalności Państwa na wypadek nagłego odcięcia go od dowozu towarów i surowców zagranicznych.

II. Kształci młodzież akademicką, by sferom gospodarczym dostarczyć czołowych pracowników.

Jakkolwiek Wyższe Studjum Handlowe w Krakowie ogromną przywiązuje wagę do tego, by kształcić jednostki, które pioniersko i twórczo, na nowych, przez siebie wymyślonych i zorganizowanych warsztatach pracować będą, to jednak równocześnie równie wielką wagę przywiązuje do statutowego swego zadania dostarczania sferom gospodarczym czołowych pracowników. Przemysł i handel, finanse, rolnictwo i wszelkie rodzaje przedsiębiorczości gospodarczej wymagają na czołowych stanowiskach pracowników czołowych, którzy posiadają całokształt odnośnej wiedzy, samodzielność, zdolność orjentowania się w zawiłych, a ciągle zmieniających się stosunkach gospodarczych, a więc zdolność umiejętnej analizy przejawów gospodarczych i wysnuwania wniosków z tychże, a więc zdolność naukowego traktowania zagadnień gospodarczych i społecznych; dostarczenie i zasilenie życia gospodarczego takimi pracownikami jest również pierwszorzędnym celem naszej uczelni. W temże funkcjonującem już życiu gospodarczem będą nasi, nawet najsamodzielniejsi absolwenci pierwsze kroki stawiać, przedsiębiorstwu, nawet gdyby ono miało być dla nich tylko etapem przejściowej działalności, nabytą wiedzę, gospodarczy sposób myślenia, ewentualnie nawet swe myśli

inicjatorskie oddawać, zanim dzięki nabytej praktyce do samodzielnego niezależnego życia gospodarczego przejdą.

III. Kształci w kierunkach, potrzebnych dla działalności nauczycielskiej w szkolnictwie handlowem.

Wielostronność nauk, jakie są złączone z celami pod I i II wymienionemi, wymaga jedynie nieznacznego uzupełnienia, by mogła być odpowiednio spożytkowana pedagogicznie. Fakt ten łącznie z faktem dotychczasowej działalności naszych absolwentów w szkolnictwie handlowem i zapowiedzią rozszerzenia sieci szkół zawodowych w Państwie a w ślad za tem z przewidywaniem silnego wzrostu zapotrzebowania nauczycieli szkół handlowych jest powodem, że program Wyższego Studjum Handlowego na rok 1927/8 z dziedziny tej kategorji przedmiotów został odpowiednio rozszerzony tak, że umożliwia przygotowanie kandydatów na nauczycieli szkół handlowych.

IV. Pielęgnuje badania i prace naukowe z zakresu nauk handlowych.

Badania i prace naukowe z zakresu nauk handlowych cieszą się szczególną pieczołowistością naszej uczelni. Powodów tejże pieczołowistości jest kilka, a najważniejsze z nich są następujące:

Jesteśmy przekonani, że w życiu gospodarczem nadeszła już ta epoka, w której zrozumiano, iż bez naukowego traktowania, badania i dociekania życia tego przejawów, nie opanuje się ani trudności gospodarczych, ani zmagań społecznych.

Jesteśmy przekonani, że droga pielęgnowania nauk handlowych przez pracę badawczą, przyjętą i stosowaną w sześćdziesięciu kilku uniwersytetach handlowych Europy, Stanów Zjednoczonych, Kanady i Japonji, jest drogą, która i naszemu ustrojowi gospodarczemu i społecznemu odda pierwszorzędne usługi.

Jesteśmy przeświadczeni, że młodzież akademicka, która prócz przekazanej wiedzy gospodarczej posiędzie zdolność i umiejętność naukowego traktowania problematów i zjawisk gospodarczych, odpowie najlepiej zadaniom, jakie życie przed nią postawi, i nadziejom, jakie ona do życia żywi.

Przekonaliśmy się, że naukowe traktowanie zagadnień przeprowadzane ze studentami w latach ubiegłych znajduje nietylko pełne zainteresowanie, lecz także niedwuznaczne zadowolenie szlachetnej ambicji czynu, spontanicznie objawiane zdziwienie i dumę z dokonanej pracy, i wyrazy wiary we własne siły, po dokonaniu elaboratu rozwiązującego zagadnienie z zakresu problematów gospodarczych.

Pragniemy przez najintenzywniejszą kulturę prac badawczych spełnić ciążący na uczelni naszej zaszczytny obowiązek współdziałania w rozwoju Nauki polskiej i kultury życia gospodarczego; pragniemy tą drogą zadość uczynić obowiązkowi szerzenia wiedzy specjalnej w społeczeństwie.

II. Drogi.

Drogi, któremi nasza uczelnia pragnie powyższe cele osiągnąć, opierają się na organizacji studjów w naszej uczelni, na treści programu naszej uczelni i wspólnej myśli przewodniej, jaką skojarzone jest w W. S. H. serdecznie uczelni tej i myśli tej oddane Grono Profesorów.

Uczelnia nasza jest statutowo szkołą jednowydziałową z możnością specjalizacji. Współcześnie jest możliwa w W. S. H. w Krakowie czworaka specjalizacja, a mianowicie:

w kierunku ogólno handlowym,
„ handlu towarowego,
„ „ ze Wschodem,
„ pedagogicznym,

przyczem decyzja co do wyboru specjalizacji jest — za wyjątkiem kilku nielicznych przedmiotów — konieczna dopiero w trzecim roku studjów.

Przedmioty programu naszego dają się ugrupować w cztery grupy; mamy tedy tu grupę przedmiotów handlowych, ekonomicznych i prawniczych, technologicznych i pedagogicznych.

Dziedzina przedmiotów handlowych w ściślejszem tego słowa znaczeniu, traktowana jest w uczelni naszej z należną jej w uczelni handlowej gruntownością. W doborze wykładów i ich przeprowadzeniu przyjęliśmy zasadę ujęcia krytycznego, źródłowego, naukowego wszystkich przedmiotów handlowych, uważając, iż nauczanie niekrytyczne, mechaniczne, rzemieślnicze, nawet tych przedmiotów handlowych, które do niedawna jeszcze uważane były za kunszt bez podstaw naukowych, nie może być stosowane do absolwentów szkół średnich, bez moralnego uszczerbku dla nich samych i bez strat dla społeczeństwa, dla którego kapitał energji potencjalnej, nagromadzony w postaci inteligencji w umysłowościach absolwentów szkół średnich, winien być spożytkowany do wydobycia ze wszystkich przedmiotów handlowych walorów dodatkowych, produktywnych, dających się — jak analogja z innych zakresów pracy ludzkiej potwierdza — niewątpliwie wydobyć także i z tych terenów pracy handlowej, na których rzemieślniczo wpojona i zastosowywana wiedza była i pozostać musiała bezpłodna.

Dziedzina przedmiotów ekonomicznych i prawniczych, jakoteż dziedzina nauk technologicznych została potraktowana u nas z całą pieczołowitością. Dziedziny te uzyskały w naszym programie rozmiary i miejsca im należne. Z tytułów i treści ogłoszonych wykładów wynika, że uczelnia nasza pragnie dać swym studentom, odnośnie do nauk ekonomicznych i prawniczych, wszystko to, co z naukami handlowemi się zazębia i w praktycznem życiu gospodarczem ma znaczenie. Odnośnie do dziedziny nauk technologicznych, dbaliśmy o należyty dobór wykładów, których przedmiot zazębia się ściśle z przyszłą działalnością absolwenta akademickiej uczelni handlowej, — a ponadto staraliśmy się doborem i treścią wykładów, drogą

nauk technologicznych dać studentom także i ten zasób wiedzy, myślenia i działania technicznego, który może *skumulować* w ich umysłowościach *mentalność komercjalną z mentalnością techniczną*. Odkąd stało się dla nas jasnem, że działalność, a nawet twórczość techniczna, ku największej szkodzie społecznej i osobistej, nie znajduje właściwego odpowiednika realizacyjnego, gdy brak jej jest odpowiedniego ujęcia, właściwego mentalności komercjalnej — i odkąd stało się dla nas niewątpliwem, że mentalność kupiecka, nawet ekonomicznie wykształcona, nie orjentuje się i nie działa w przejawach życia technicznego, gdy brak jej jest pewnego minimum mentalności technicznej, — odtąd staramy się rozszerzać celowo zakres przedmiotów technologicznych. Dążymy świadomie do wykształcenia umysłowości dwoistych, to jest ekonomiczno-(handlowo)-technologicznych w przekonaniu, że dwa mózgi, z których każdy posiadać będzie obie mentalności w należytym stosunku, przedstawiają mimo tożsamości sumy nieskończenie większe walory, niż dwa mózgi, z których każdy z osobna będzie wypełniony jedną tylko mentalnością.

Dziedzina nauk pedagogicznych obejmuje te przedmioty, które są niezbędne dla przyszłego nauczyciela szkoły handlowej. Wprowadziliśmy w program nasz „Wybrane działy z zakresu nauk filozoficznych“, by umożliwić przyszłym wychowawcom szkół handlowych (a także i wszystkim innym naszym studentom) wyrobienie sobie światopoglądu, uzgadniającego harmonijnie działalność na terenach gospodarczych z obowiązkami i prawami jednostki, jako człowieka i obywatela. Na tle wykładów psychologji pedagogicznej i dydaktyki ogólnej dajemy dydaktyki szczegółowe przedmiotów uczonych w szkołach handlowych; całość uzupełniają wykłady hygjeny szkolnej i ustroju szkolnictwa handlowego.

Program zajęć w W. S. H. obejmuje wykłady, ćwiczenia, seminarja, „prace samodzielne“, prace dyplomowe.

Wykłady, ćwiczenia i seminarja są drogą, którą przedewszystkiem przekazuje się studentom gotową wiedzę, niezbędną dla nich przy pracach naukowych, jakoteż w przyszłem życiu zawodowem.

„Prace samodzielne“ i prace dyplomowe są u nas drogą, którą odbywa się zaznajamianie młodzieży naszej z metodyką pracy, niezbędną przy umiejętnem i badawczem dociekaniu naukowem, i wdrażanie jej do tych kategoryj myślenia, które umożliwiają w oparciu się o zupełną, gruntowną znajomość całokształtu wiedzy przekazanej — przewidywanie potrzeb życia gospodarczego, a w ślad za tem odszukiwanie właściwych, często nowych a pożytecznych terenów pracy, analizę wpływu postępu techniki i konsekwencyj ewolucji życia współczesnego, względnie konieczności pogodzenia dążeń społecznego postępu z nieodzownymi postulatami życia gospodarczego i t. d.

Powyższe cele Wyższego Studjum Handlowego w Krakowie nie dałyby się w całej pełni osiągnąć, a program naszej uczelni nie dałby się w pełnej mierze spożytkować, gdyby nie fakt niezwykle żywego współżycia Studentów z Uczelnią. Współżycie to, niejednokrotnie bardzo żywe, jest wynikiem świadomości o wielkich i pięknych celach wspólnej pracy i o żywotności dążeń, zamierzeń i wykonań naszej Uczelni. Wspólnota ta może już dziś poszczycić się realnymi bardzo dodatnimi wynikami pracy, na podstawie których spodziewamy się w nowym naszym własnym gmachu dalszego, pięknego rozwoju na pożytek całego społeczeństwa, gospodarstwa i kwiatu naszej młodzieży.

Program wykładów Wyższego Studjum Handlowego w Krakowie

na rok naukowy 1927/28.

(Zatwierdzony przez Departament Nauki i Szkolnictwa Wyższego Ministerstwa Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego reskryptem z dnia 27 kwietnia 1927 r. do Nr. IV. S. W. 4111).

Profesorowie i wykładający:

Prof. W. S. H. Dr. techn. *A. Bolland*, Dyrektor Wyższego Studjum Handlowego, docent Uniw. Jagiell. i Politechniki Lwowskiej, wykłada towaroznawstwo ogólne i szczegółowe, dydaktykę towaroznawstwa, inicjatywę handlową i przemysłową, kieruje pracownią towaroznawczą i seminarjum tow. jakoteż seminarjum z inicjatywy handlowej.

H. Bernard, lektor Uniw. Jagiell., wykłada język i korespondencję francuską.

Prof. Uniw. Jagiell. Dr. *R. Dyboski*, wykłada rozwój gospodarczy Anglji.

H. Dziewicki, lektor Uniw. Jagiell., wykłada język i korespondencję angielską.

Dr. *W. Fajans*, profesor Wyższej Szkoły Handlowej w Warszawie, Dyr. Banku, b. Wiceminister Skarbu, wykłada politykę bankową.

Prof. Uniw. Jagiell. Dr. *St. Gołąb,* członek Komisji Kodyfikacyjnej wykłada prawo cywilne.

Prof. Uniw. Jagiell. Dr. *W. Heinrich,* Dyrektor Studjum Pedagogicznego, wykłada psychologię pedagogiczną [1]).

Prof. *J. Ippoldt*, lektor Uniw. Jagiell., wykłada język i korespondencję niemiecką.

Dr. *T. Janiszewski,* docent Uniw. Jagiell., b. Minister Zdrowia, wykłada hygjenę szkolną.

Prof. *St. Korbel,* lektor Uniw. Jagiell., wykłada stenografję.

[1]) Do wykładów odbywających się na Uniwersytecie profesor dopuścił studentów Wyższego Studjum Handlowego.

Prof. Uniw. Jagiell. Dr. *T. Kowalski*, wykłada język arabski i turecki.

Prorektor Akademji Górniczej, Prof. Dr. Inż. *J. Krauze*, wykłada gospodarkę energetyczną i gospodarkę transportową.

Dr. *M. Krupiński*, wizytator Szkół Handlowych, wykłada dydaktykę księgowości, korespondencję, rachunków, nauki o handlu oraz naukę o cle.

Prof. Uniw. Jagiell. Dr. *A. Krzyżanowski*, wykłada historję socjalizmu i komunizmu [1]).

Prof. Uniw. Jagiell. Dr. *K. Kumaniecki*, b. Minister Oświaty, wykłada prawo polityczne i administracyjne, jakoteż statystykę gospodarczą.

Prof. Uniw. Jagiell. *T. Lulek*, wykłada ekonomję, skarbowość, naukę o bilansach i politykę ekonomiczną.

Prof. Dr. *P. Łoziński*, doc. Uniw. Jagiell., wykłada encyklopedję botaniki i zoologji.

Dr. *Z. Mysłakowski*, docent i zastępca Prof. Uniw. Jagiell., wykłada dydaktykę ogólną.

Prorektor Uniw. Jagiell. Prof. Dr. *Rostworowski*, wykłada prawo międzynarodowe [1]).

B. Prof. Politechniki Lwowskiej Dr. A. *A. Rothert*, Prezes Komisji Ankietowej, wykłada naukową organizację pracy.

Prof. W. S. H. Dr. *Z. Sarna*, wykładający w Uniw. Jagiell., wykłada organizację handlu, korespondencję, prawo konsularne, prawo morskie i kieruje seminarjum z organizacji handlu.

Prof. Uniw. Jagiell. Dr. *L. Sawicki*, Dyrektor Instytutu Geogr. Uniw., wykłada geografję gospodarczą ogólną, regjonalną, bliskiego Wschodu i dydaktykę geografji.

K. Suchy, lektor Uniw. Jagiell., wykłada język czeski.

Prof. *J. Szyc*, Wizytator Szkół Handlowych Ministerstwa Oświaty, Profesor Wyższej Szkoły Intendantury, wykłada dydaktykę i metodykę przedmiotów ogólno kształcących w szkołach zawodowych.

Dr. *T. Waryński*, Naczelnik Wydziału Szkół Handlowych Ministerstwa Oświaty, wykłada Ustrój szkolnictwa handlowego i Rozwój gospodarczy Francji.

P. Wichrow, lektor Uniw. Jagiell., wykłada język rosyjski,

Prof. Dr. *T. Wroniewicz*, wykładający w Uniw. Jagiell., wykłada prawo handlowe, wekslowe, organizację handlu rolniczo-leśnego oraz taryfoznawstwo kolejowe.

Prof. W. S. H. Dr. *A. Żabiński*, wykładający w Uniw. Jagiell., wykłada księgowość ogólną i szczegółową, arytmetykę handlową i kieruje seminarjum komercjalnem.

---

[1]) Do wykładów odbywających się na Uniwersytecie profesor dopuścił studentów Wyższego Studjum Handlowego.

Spis wykładów.

(W niniejszym programie oznaczono: przedmioty obowiązkowe tylko dla kierunku ogólno-handlowego literami Og, przedmioty obowiązkowe tylko dla kierunka handlu towarowego literami Tow, przedmioty obowiązkowe tylko dla kierunku pedagogicznego literami Ped, przedmioty nadobowiązkowe literami Nad; przedmioty przy których niema żadnego znaku, są obowiązkowe dla wszystkich).

Rok I.

	Trymester I	II	III
	tygodniowo godzin		
Organizacja handlu krajowego i międzynarodowego (część ogólna)	3	3	3
Arytmetyka handlowa	5	5	5
Księgowość ogólna	4	4	4
Korespondencja handlowa	2	2	3
Ekonomja	3	3	3
Prawo handlowe	2	2	2
Towaroznawstwo ogólne	3	3	3
Chemja towarów *(Tow)*	2	2	2
Encyklopedja botaniki i zoologji *(Tow)*	2	2	2
Ćwiczenia z towaroznawstwa ogólnego	2	2	2
Geografja gospodarcza (w tem jedna godzina ćwiczeń)	3	3	3
Język francuski [1]	3	3	3
Język niemiecki [1]	3	3	3
Prawo wekslowe i czekowe	1	1	1
Arytmetyka polityczna *(Nad [2])*	2	2	2
Język turecki dla początkujących *(Orj)*	2	2	2
Język arabski dla początkujących *(Orj)*	1	1	1
Stenografja *(Nad)*	2	2	—

Rok II.

	I	II	III
Organizacja handlu międzynarodowego (część szczegół.)	2	2	2
Organizacja handlu rolniczo-leśnego *(Og, Tow)*	3	3	3
Arytmetyka handlowa II	2	2	3
Towaroznawstwo szczegółowe	2	2	—
Księgowość szczegółowa I	3	3	3
Regjonalna geografja gospodarcza	1	1	1
Polityka ekonomiczna (handlowa, przemysłowe, walutowa, kredytowa)	3	3	—
Polityka bankowa *(Og)*	1	—	—
Skarbowość	—	—	3
Prawo międzynarodowe *(Og, Orj)*	1	1	1
Prawo polityczne i administracyjne	3	3	3

[1]) Do wyboru.
[2]) Do wyboru na I. lub III. roku.

	Trymester I	II	III
	tygodniowo		godzin
Gospodarka energetyczna	2	2	2
Cwiczenia z powyższego	—	—	1
Język francuski [1])	3	3	3
Korespondencja francuska [2])	3	3	3
Język angielski	3	3	3
Wybrane działy prawa cywilnego	4	—	—
Język turecki dla początkujących *(Orj)*	2	2	2
Język turecki dla zaawansowanych *(Orj)*	1	1	1
Język arabski dla początkujących *(Orj)*	1	1	1
Cwiczenia z towaroznawstwa szczeg. *(Tow)*	6	6	6
Seminarjum towaroznawcze	2	2	2
Korespondencja towarowa szczeg. *(Tow)*	2	2	2

Rok III.

Inicjatywa handlowa i przemysłowa	1	1	1
Naukowa organizacja pracy	2	2	2
Statystyka gospodarcza	2	1	1
Gospodarka transportowa *(Og, Tow)*	2	2	2
Ćwiczenia z powyższego	—	—	1
Geografja gosp. bliskiego Wschodu *(Tow, Orj)* . . .	1	1	1
Naukowe metody badania konjunktur	—	—	1
Taryfoznawstwo transportowe	—	1	1
Nauka o cle *(Tow, Og, Ped)* ·	—	—	1
Księgowość szczegółowa II *(Og, Tow, Ped)*	2	2	—
Arytmetyka handlowa III *(Og, Tow, Ped)*	2	2	—
Nauka o bilansach *(Og, Tow, Ped)*	3	3	—
Prawo konsularne *(Og, Orj)*	3	3	—
Prawo morskie *(Orj, Og)*	—	—	3
Historja socjalizmu i komunizmu	—	—	1
Seminarjum z zakresu organizacji handlu *(Og, Tow, Ped)*	2	2	2
Prace samodzielne z zakresu organizacji handlu *(Og, Ped)*	4	4	4
Seminarjum komercjalne *(Og, Tow, Ped)*	2	2	2
Prace samodzielne z zakresu nauk komercjalnych *(Og, Ped)*	4	4	4
Seminarjum towaroznawcze	2	2	2
Prace samodzielne z zakresu towaroznawstwa i inicjatywy handlowej i przemysłowej	4	4	4

[1]) Dla tych, którzy tego przedmiotu nie wzięli na roku I.
[2]) Dla tych, którzy studjowali język na pierwszym roku.

	Trymester I tygodniowo	II	III godzin
Prace samodzielne doświadczalne z zakresu towaroznawstwa porównawczego i szczegółowego (*Tow*) . .	6	6	6
Rozwój gospodarczy Anglji w zarysie	1	—	—
Rozwój gospodarczy Francji [1])			
Język turecki (*Orj*)	2	2	2
Język arabski (*Orj*)	2	2	2
Towaroznawstwo szczegółowe produktów wymiennych polsko-orjentalnych (*Orj*)	1	—	—
Seminarjum z powyższego (*Orj*)	2	2	—
Ćwiczenia towaroznawcze z powyższego (*Orj*)	2	2	2
Seminarjum z zakresu organizacji handlu polskiego ze Wschodem (*Orj*)	2	2	2
Prace samodzielne z powyższego (*Orj*)	4	4	4
Wybrane działy z zakresu nauk filozoficznych (*Ped*) .	2	2	2
Psychologja pedagogiczna (*Ped*)	5	5	5
Dydaktyka ogólna (*Ped*)	2	2	2
Dydaktyka i metodyka przedmiotów ogólno kształcących w szkołach zawodowych (*Ped*) [1])			
Dydaktyka szczegółowa towaroznawstwa (*Ped*) . . .	—	1	1
Dydaktyka szczegółowa geografji gospodarczej (*Ped*) .	1	—	—
Dydaktyka szczegółowa księgowości i koresp. (*Ped*) .	3	—	—
Dydaktyka szczegółowa arytmetyki handlow. (*Ped*) . .	—	3	—
Dydaktyka szczegółowa nauki o handlu (*Ped*)	—	—	3
Hygjena szkolna (*Ped*)	1	1	1
Ustrój szkolnictwa handlowego (*Ped*)	—	—	1
Korespondencja angielska (*Tow, Og*)	3	3	3
Korespondencja francuska [2])	3	3	3
Język rosyjski (*Nad*)	2	2	2
Język czeski (*Nad*)	3	3	3
Psychologiczne zadania reklamy	—	1	—
Arytmetyka polityczna [3]) (*Nad*)	2	2	2

[1]) Ilość godzin zostanie niebawem ustalona.
[2]) Ilość godzin zostanie niebawem ustalona.
[3]) Dla tych, którzy przedmiotu tego nie wzięli na I. roku.

Uwagi ogólne.

Statut.

Wyższe Studjum Handlowe w Krakowie rządzi się statutem, zatwierdzonym przez Pana Ministra Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego reskryptem z dnia 10 marca 1927 do No IV. S. W. 2359/27.

Charakter uczelni.

Wyższe Studjum Handlowe w Krakowie ma charakter szkoły akademickiej. Ma ono za zadanie krzewić nauki i umiejętności handlowe w szerokiem tych pojęć znaczeniu. Do tego celu dąży ono przez: 1) dostarczenie młodzieży wyższego wykształcenia, a mianowicie takiego, dzięki któremu można dać społeczeństwu jednostki zdolne do stwarzania samodzielnych, państwowo społecznie-twórczych warsztatów pracy, sferom gospodarczym czołowych, pracowników, 2) pielęgnowanie badań i prac naukowych, 3) przez szerzenie wiedzy specjalnej w społeczeństwie (art. 1 statutu).

Wyższemu Studjum Handlowemu przysługuje prawo wolności nauki i nauczania. Każdy profesor i wykładający ma prawo podawania i oświetlania z katedry według swego naukowego przekonania i sposobem naukowym wszelkich zagadnień wchodzących w zakres gałęzi wiedzy, której się poświęca, ma on taksamo swobodę w wyborze metod wykładów i ćwiczeń (art. 4 statutu).

Władze uczelni.

Wyższe Studjum Handlowe w Krakowie podlega władzy zwierzchniej Ministra Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego bez pośrednictwa podległych Ministerstwu władz szkolnych (art. 2 statutu).

Władzami Wyższego Studjum Handlowego w Krakowie są: 1) Kuratorjum Wyższego Studjum Handlowego, 2) Grono Profesorów, 3) Dyrektor, 4) Wicedyrektor (art. 7 statutu).

Gmach uczelni.

Gmach Wyższego Studjum Handlowego w Krakowie mieści się przy ul. Sienkiewicza 4, u wylotu ul. Karmelickiej, naprzeciwko wejścia do Parku Krakowskiego. W gmachu znajduje się dyrekcja Studjum, sekretarjat, sala Profesorów, sala przeznaczona dla akademickich zrzeszeń studentów, bibljoteka, sale wykładowe, sale seminaryjne, pracownia towaroznawcza, pracownia chemiczna i sala zbiorów towaroznawczych.

Warunki przyjęcia.

Aby zyskać prawo studjowania w Wyższem Studjum Handlowem w Krakowie, trzeba zapisać się w charakterze studenta (studentki), bądź wolnego słuchacza (wolnej słuchaczki).

Warunkiem przyjęcia w poczet studentów jest wykazanie się świadectwem dojrzałości, uzyskanem w jednej z państwowych szkół średnich ogólnokształcących. Uczniowie szkół prywatnych polskich oraz szkół obcych mogą być przyjęci w charakterze studentów Wyższego Studjum Handlowego tylko wtedy, jeżeli świadectwa szkół średnich, które ukończyli, zostały uznane przez Ministerstwo Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego za równoważne ze świadectwami dojrzałości państwowych szkół polskich (art. 28 statutu).

O przyjęciu wolnych słuchaczy rozstrzyga Dyrektor na podstawie uchwał Kuratorjum i Grona Profesorów.

Wolni słuchacze mogą być dopuszczeni na równi ze studentami nietylko do wykładów, ale i do ćwiczeń, kollokwiów, proseminarjów, seminarjów i zaliczenia studjów. Nie mają oni prawa składania egzaminów. Wolny słuchacz może zostać studentem, o ile odpowie w ciągu studjów warunkom wymaganym dla przyjęcia kandydatów w poczet studentów (art. 30 statutu).

Wpisy. Imatrykulacja.

Wpisy na rok naukowy 1927/8 odbywać się będą od 15 czerwca do 2. lipca i od 1. września 1927 w nowym gmachu Wyższego Studjum Handlowego przy ul. Sienkiewicza 4, u wylotu ul. Karmelickiej naprzeciw Parku Krakowskiego. Dyrektor Wyższego Studjum Handlowego przyjmuje w dnie powszednie od 12—1-ej. Sekretarjat czynny dla studentów w dnie powszednie od 10—12-ej i od 5—6-ej.

Każdy zapisujący się do Wyższego Studjum Handlowego w charakterze studenta podlega imatrykulacji. Ma on złożyć Dyrektorowi przez podanie ręki lub na piśmie uroczyste ślubowanie przestrzegania przepisów Wyższego Studjum Handlowego i zachowania godności akademickiej (art. 31 statutu).

Organizacja studjów.

Wyższe Studjum handlowe w Krakowie jest szkołą jednowydziałową z możliwością specjalizowania się w różnych działach jako to: ogólno-handlowym, handlu towarowego, handlu ze Wschodem i t. p.

Studja w Wyższem Studjum Handlowem trwają lat 3. Każdy rok studjum stanowi etap, dający pewną zwartą całość, dostosowaną do pewnych ściśle określonych celów, tak, że student może opuścić uczelnię po I-szym lub II-gim roku studjów, mając (mimo nieukończenia trzech lat studjów) pewną zaokrągloną całość wiedzy.

Rok I. obejmuje podstawowe elementy nauk handlowych dostosowane do potrzeb abiturjentów szkół średnich ogólno-kształcących.

Rok II. obejmuje (łącznie z rokiem I-ym) najważniejsze przedmioty z zakresu nauk handlowych, nie dając jednakże ani specjalizacji, ani możliwości wdrożenia się do samodzielnej pracy. Całość objęta pierwszymi dwoma latami studjów ogranicza się tedy do wiedzy przekazanej; do pracy syntetyzującej, twórczej pierwsze dwa lata studjów sposobności nie dają.

Rok III. poświęcony jest specjalizacji (współcześnie daje Wyższe Stud. Hand. w Krakowie możliwości pielęgnowania czterech kierunków, to jest kierunku ogólno-handlowego, handlu towarowego, handlu ze Wschodem i pedagogicznego) i daje w oparciu się o wybraną specjalizację możliwości wdrożenia się do samodzielnej pracy naukowej w dziedzinie nauk handlowych, w szczególności dla celów przyszłej samodzielnej ich działalności.

Egzamina, świadectwa, dyplomy.

Studenci mają prawo składania egzaminów i otrzymywania świadectw po każdym roku studjów, jakoteż składania egzaminu dyplomowego i otrzymania dyplomu po trzech latach studjów (art. 34 statutu).

W konsekwencji powyższej organizacji studjów odbywają się egzamina po I-ym, po II-im i po III-im roku studjów; na podstawie pomyślnie złożonych egzaminów są wydawane po I-ym, po II-im i po III-im roku studjów dotyczące świadectwa. Termin tychże egzaminów przypada na koniec dotyczącego roku naukowego lub na początek roku następującego.

Po złożeniu egzaminu z III-go roku studjów mogą studenci przystąpić do egzaminu dyplomowego.

Inne uprawnienia.

Dodatek ekonomiczny dla dzieci urzędników. Ministerstwo W. R. i O. P. stwierdziło reskryptem z dnia 24 listopada 1926 Nr IV S. W. 11988/26, że Wyższe Studjum Handlowe w Krakowie jest uczelnią publiczną w rozumieniu art. 4 ustawy o uposażeniu funkcjonarjuszów państwowych i wojska z dnia 9 października 1923 r. (Dz. U. Rz. Nr. 116 por. 924).

Ulgi kolejowe. Ministerstwo W. R. i O. P. zawiadomiło reskryptem z dnia 19. VI. 1926, Nr. IV. S. W. 6691/27 o przyznaniu ulg taryfowych słuchaczom rzeczywistym Wyższego Studjum Handlowego (pismo Ministerstwa Kolei Żelaznych z 11 czerwca 1926 Nr III. O. K. 2926/26).

Ulgi wojskowe. W roku ubiegłym otrzymali studenci Wyższego Studjum Handlowego odroczenia wojskowe; uczelnia oczekuje w roku bieżącym przyznania takichże samych uprawnień.

Zrzeszenia akademickie.

Studenci Wyższego Studjum Handlowego mają prawo urządzania zgromadzeń i zakładania stowarzyszeń akademickich i korporacyj w ramach obowiązujących ustaw z dnia 15 listopada 1867, L. 134 i 135 D. P. (art. 35 statutu).

Współcześnie funkcjonuje przy W. S. H. „Spółdzielnia Studentów przy Wyższem Studjum Handlowem“; Stowarzyszenie akademickie „Bratnia Pomoc Studentów“ w W. S. H. jest w fazie organizacji.

Opłaty.

Studenci i wolni słuchacze opłacają wpisowe, czesne i opłaty kollokwialne, bibljoteczne i inne (art. 31 statutu).

W roku naukowym 1927/28 wynosić będzie czesne 300 zł, wpisowe 25 zł, opłata bibljoteczna 25 zł, opłata na zbiory i pracownie 40 zł.

Rozłożenie tychże opłat jest możliwe w sposób następujący: wpisowe i należytość bibljoteczną, razem 50 zł należy uiścić przy wpisie. Czesne może być rozłożone na spłaty miesięczne na podstawie uchwały Kuratorjum W. St. H.

Opłata na zbiory i pracownie (40 zł) może być wpłacona w 10 ratach po 4 zł.

Inauguracja. Początek wykładów.

Inauguracja roku naukowego 1927/28 odbędzie się dnia 3 października 1927.

Początek wykładów dnia 4 października 1927.

Kolej żelazna w Azji.

Streszczenie artykułu p. B. Nikitina p. t. „Le Rail en Asie“ w *Bulletin Mensuel* Banku Narodowego Francuskiego Handlu Zagranicznego (Banque Nationale Française du Commerce Extérieur) Nr. 230 (za styczeń 1927).

Przetłumaczył i streścił JAN MASZEWSKI, stud. W. S. H. (dział: Studjum Orjentalne) w Krakowie.

Celem niniejszego artykułu jest dać krótki rzut oka na sytuację kolejnictwa w Azji, oparty, o ile możności, na najświeższych źródłach, a tem samem dostarczyć wskaźnika do oceny pewnych faktów ekonomicznych. Korzyść podobnego przeglądu, choćby najkrótszego, jest jasną sama przez się.

Jednem z pojęć dotychczas obcych zupełnie Azji było pojęcie szybkości. Pojęcie to rozciąga dziś coraz bardziej swą władzę nad światem azjatyckim, a jego widomym znakiem jest kolej, nie zatrzymująca się przed żadną przeszkodą i przenikająca do najbardziej zapadłych zakątków tego olbrzymiego kontynentu, który już nie chce dłużej zadawalniać się gnuśnem życiem przeszłości.

Kto miał do czynienia z Azjatami może wątpić, czy nasze pomysły zachodnie wnikną głęboko i w sposób organiczny w ich umysłowość. Zapewne długo jeszcze będą oni przeciwstawiali anglosaskiemu hasłu „transport is civilization“ swoje pojmowanie parowozu, jako „wozu djabła“.

Po tych kilku uwagach przechodzimy do ogólnej tabeli statystycznej, zaznamiającej nas z sytuacją kolejnictwa Azji, w przededniu wojny i po niej.

Kraje:	Eksploatowane koleje żel. z końcem roku: 1913	1923 (km)	Koleje żelazne z końcem 1923 w odniesieniu do 100 km²	10.000 mieszkańców
Azja Centr. Rosja i Syberja	15910	11400	0,1	1,2
Chiny	9854	11544	0,1	0,3
Japonja (wraz z Koreą)	10986	21098	3,1	2,7
Indje Angielskie	55761	65163	1,4	2,0
Cejlon	971	1179	1,8	2,6
Persja	54	564	0,03	0,6
Azja Mniejsza, Syrja, Palestyna, Arabja i Cypr	5468	7282	0,2	3,3
Indje Portugalskie	82	87	2,3	1,5
Państwa Malajskie	1380	1872	1,4	7,6
Indje Holenderskie	2771	3975	0,2	0,8
Kochinchina, Kambodża, Annam, Tonkin	2398	2398	0,3	1,2
Syjam	1130	2476	0,5	2,7
Pondiszeri	95	95	31,7	5,5
Filipiny	1112	1303	0,4	1,2
Razem	107972	130436		

Z zestawienia tego nasuwają się natychmiast pewne konkluzje. Azja o powierzchni 43 milj. km², z ludnością 1020 milj. posiada zaledwie 10·7% całkowitej długości sieci kolejowej świata, podczas gdy Europa, o powierzchni 11·2 milj. klm², z 463 miljonami mieszkańców, ma 31·3%, Ameryka 49·3%, Afryka 4·8%, a Australja 3·9%. Liczby te są do pewnego stopnia miarą rozwoju ekonomicznego poszczególnych części świata.

Aby ustalić współczynnik ekonomiczny Azji, na podstawie danych zaczerpniętych ze stanu kolejnictwa, należałoby jeszcze rozpatrzyć inne elementy oceny, takie jak wartość przedmiotów transportowanych i koszta eksploatacji, warunkujące rentowność kolei.

Po tych rozważaniach natury ogólnej przejdziemy do zbadnania stanu koleji w poszczególnych krajach Azji.

Turcja.

Sieć kolejowa turecka w swych początkach ograniczała się do zaspokajania potrzeb transportowych okolic Smyrny, a więc starożytnej Jonji, nietylko bogatej w zasoby naturalne, lecz również zasługującej na uwagę dzięki wysokim zaletom ekonomicznym swej ludności (która obecnie wyemigrowała do Macedonji greckiej). To też gęsta i dobrze rozwinięta sieć dróg żelaznych pokrywa tę okolicę. W rozbudowie tej sieci odegrały ważną rolę

kapitały francuskie i angielskie. Pierwszą kolej żelazną Smyrna—Aidin ukończono w roku 1866, równocześnie z koleją Smyrna—Kasaba i przedłużeniami. Następnie na wzmiankę zasługuje mała linja, ważna dla interesów lokalnych, Mudanja—Brusa (26 mil), tudzież Mersina—Adana (42 mil), z których ostatnia jest od 1908 r. przyłączoną do linji kolei Bagdadzkiej. Linje kolei żelaznej o doniosłości nietylko narodowej tureckiej, ale i ogólnej, to linja należąca do towarzystwa „Société des Chemins de fer d'Anatolie“ i kolej Bagdadzka. Obecnie wciąż jeszcze toczą się układy o wykupno linji Anatolijskiej, która w czasie wojny turecko-greckiej została mocno uszkodzona.

Kolej żelazna Bagdadzka, o której swego czasu tyle pisano i która znaną jest przedewszystkiem pod kątem widzenia politycznym, jako narzędzie wpływów niemieckich w Azji Przedniej, nie usprawiedliwia jeszcze w zupełności swej nazwy, „drogi łączącej Bosfor z Bagdadem“, ponieważ wykazuje jeszcze lukę na przestrzeni około 100 klm, między swą obecną stacją końcową Nisibin, a stacją po stronie Mezopotamji Kala Szergat.

Obecny Rząd turecki dąży do wyzwolenia się od uczestnictwa kapitałów zagranicznych w rozwoju ekonomicznym kraju. Zapomocą własnych środków podejmuje plan rozbudowy kolei, zaczynając od małych linij bocznych, mających połączyć rozmaite okolice Anatolji z już istniejącą siecią. Również środkami wyłącznie tureckiemi zostały przeprowadzone prace, zmierzające do połączenia Samsunu z Angorą, przez Siwas. Celem połączenia morza Czarnego z morzem Śródziemnem przewidziane są dwie linje kolei żelaznej. Na wyżynie Armeńskiej kontynuuje się prace rozpoczęte przez Rosję w czasie wojny, kiedy wąskotorowa kolej, należąca do sieci Kaukaskiej, dotarła prawie do Erzerum. Dzisiaj połączenie linij kolejowych Turcji z linjami Kaukazu staje się coraz bardziej aktualne, a ważność tego połączenia występuje dobitnie, jeśli się zważy, iż Rosja przed wojną starała się usilnie, ze względów strategicznych, nie dopuścić do budowy dróg żelaznych, któreby biegły wzdłuż wybrzeża morza Czarnego.

Syrja—Palestyna.

Koleje Syrji łączą się z jednej strony przez Aleppo z linją Bagdadzką, z drugiej zaś strony przez sieć Hedżazu (kolej wybudowana niegdyś przez Turków dla pielgrzymek do Mekki) z sieciami Transjordanji, Palestyny i Egiptu. Można przewidzieć dzień, w którym, po wykończeniu kolei Kapstadt—Kairo, przecinającej Afrykę, będzie rzeczą możliwą odbyć podróż z Konstantynopola do przylądka Dobrej Nadziei w wygodnym wagonie sypialnym Narazie, skoro historyczny rozwój cywilizacji dokonywa się od wschodu na zachód, sieć syryjsko-palestyńska zyska całą swą wartość dopiero wówczas, kiedy stanie się odgałęzieniem prawdziwej arterji komunikacyjnej, o wielkiem znaczeniu gospodarczem, jaką będzie po zupełnem wykończeniu linja Bagdadzka. Pomyślność gospodarcza Syrji zależy od tego połączenia. Usługi jakie

oddaje linja automobilowa, łącząca Bejrut z Bagdadem (skąd prowadzi dalsza linja przez Chanekin—Kermanszach do Teheranu) są dopiero małą cząstką tego, czego można się spodziewać po komunikacji kolejowej.

Irak.

Jedyną linją kolejową, jaka istniała przed wojną na terytorjum Iraku, było odgałęzienie kolei Bagdadzkiej między Bagdadem a Samarrą, (leżącą w nieznacznej odległości ku północy). Anglja, w czasie walk prowadzonych w tym kraju, wybudowała, dla ułatwienia operacyj wojskowych, kolejkę wąskotorową Basora—Amara, którą po zawieszeniu broni połączono z Bagdadem. Sieć kolejowa, zwana „Iraq Railways", osiągnęła w ostatnim roku, po wykończeniu odgałęzienia Kirkuk, długość 900 km. Nie wchodząc w ocenę powodów, które przeszkadzały dotychczas ostatecznemu połączeniu między Nisibin a Kala Szergat, realizującemu w ten sposób sławną linję Bagdadzką w całej jej rozciągłości, należy zauważyć, iż polityka kolejowa Iraku zdawała się zdążać dotychczas do rozwinięcia sieci wewnętrzno-państwowej, bez myśli połączenia z zagranicą. Na błąd ten zwrócono obecnie w Bagdadzie uwagę. Nie da się zaprzeczyć, iż sieć Mezopotamji będzie mogła odegrać swą rolę zwrotnicy na rozstajach dróg irańskich dopiero wtedy, kiedy zasili ją potężny prąd handlowy, płynący od morza Śródziemnego korytem, które stanowić będzie kolej Bagdadzka.

Zanim opuścimy Mezopotamję, musimy wspomnieć, iż po wykończeniu linji do Kirkuk, próbowano stworzyć linję karawanową z Kirkuk przez Erbel do Rawanduz, celem przeniknięcia handlowego do Persji północnej. To jest pierwsze ostrzeżenie pod adresem Rosji Sowieckiej, która, zamykając granicę Kaukazu dla ruchu handlowego perskiego, naraża się na skierowanie tegoż przez tę nową drogę.

Persja.

Przebywszy wyżyny i równiny Azji Przedniej, w ślad za jej kolejami, wkraczamy teraz na wyżynę irańską, stanowiącą rozstaje dróg, w całem tego słowa znaczeniu. Walka Persji Darjusza z Grecją Aleksandra da się w wielkiej części wytłumaczyć dążeniem tego ostatniego do opanowania dróg handlowych, któremi płynęły bogactwa Azji ku okolicom śródziemnomorskim. Kiedy jednak cywilizacja poznała ten potężny czynnik rozwoju życia gospodarczego, jakim jest komunikacja morska, Persja straciła swe uprzywilejowane stanowisko. By stanowisko to choć częściowo odzyskać, potrzebuje ona sieci kolejowej, którąby jej pozwoliła współuczestniczyć w wymianie międzynarodowej i ułatwiła wyzyskanie zasobów naturalnych. W chwili obecnej, pod wpływem energicznego władcy, Persja zdaje się pozbywać tych przesądów, które ją pozbawiały dotychczas dobrodziejstw kolei. Dzisiaj kolej zatrzymuje się na granicach Persji, już to w Chanekin, od strony Iraku, już też w Aschabad, od strony Rosji azjatyckiej. Eksploatowane obecnie linje Dżulfa—Tebris

na północy i Quetta—Duzdab na wschodzie są jedynie skromnemi próbami, zawdzięczającemi swoje urzeczywistnienie przedewszystkiem operacjom wojennym. Wybudowali je bowiem Rosjanie i Anglicy dla celów militarnych.

Afganistan.

Wspomnimy także o tym kraju, w zupełności pozbawionym kolei żelaznych. Do jego granic dociera jedynie kolej z Rosji odgałęzieniem w Termez nad Amu Darją, jak również linją Kuszk w kierunku Heretu, tudzież system kolei angielsko-indyjskich niedawno wykończoną linją dochodzącą do przełęczy Chaiber, oraz linjami Tszaman i Nuszki. Niewątpliwie jednak wymagania ekonomiczne, przezwyciężające wszelkiego rodzaju przeszkody, spowodują skierowanie się kolei żelaznej w te strony. Zbędną jest rzeczą przypominać, iż historyczna droga handlowa ku Indjom przecinała ongiś Afganistan, przechodząc przez Herat—Kandahar.

Indje Angielskie.

Wspominając o świetnym rozkwicie kolejnictwa w tym wielkim i bogatym kraju, przewyższającym pod względem uprzemysłowienia inne kraje azjatyckie, musimy zaznaczyć, iż dąży on współcześnie do emancypacji ekonomicznej. Z punktu widzenia kolejnictwa należy zauważyć, że rząd Indyj w następstwie „Indian Railways Act“ z r. 1890 posiada pewne ogólne pełnomocnictwa w zakresie administracji kolei i że jest finansowo zainteresowany niemal we wszystkich drogach żelaznych. Główne koleje żelazne w Indjach dzielą się na trzy kategorje: 1) należące do państwa i przez nie eksploatowane: North Western; Eastern Bengal; Oudh and Rohilkhand; 2) należące do państwa, lecz eksploatowane przez towarzystwa posiadające poręczenie państwowe; East Indian; Great Indian Peninsula; Bombay, Baroda and Central India; Madras and South, Mahratta; Assam—Bengal; Bengal—Nagpur; South Indian; Burma; 3) należące do towarzystw prywatnych i eksploatowana już to przez te towarzystwa już też przez państwo, już wreszcie przez towarzystwa eksploatujące linje państwowe; Bengal and North Western, Rohilkhand and Kumaon, Southern Pundjab. Nadto istnieje jeszcze cały szereg linij, które należą już to do poszczególnych państw hinduskich, już do District Boards, albo które zostały wybudowane z gwarancją Boards. Z pomiędzy 37618 mil linij kolejowych, istniejących dnia 31 marca 1923 r., 27005 mil, a więc 72%, należało do państwa, a 7679 mil, czyli 20%, było zawiadowane wprost przez państwo. Koleje przez długi czas przynosiły deficyt, obciążając budżet Indyj, lecz po wykończeniu prac irrygacyjnych w Pundżabie i Sind, linje kolejowe tych prowincyj okazały się bardzo dobrze prosperującemi, jako potężne środki transportowe zboża o światowem znaczeniu.

Polityka kolejowa Indyj zależy od „Railway Board“, składającego się z Wysokiego Komisarza, który jest zarazem prezydentem, komisarza finan-

sowego i dwóch członków. Celem „Railway Board“ jest śledzenie strony komercjalnej sieci kolejowej, przyczem cieszy się on względną niezawisłością w łonie rządu Indyj. Na zakończenie wskażemy, że istnieje komunikacja kolejowa bezpośrednia z Cejlonem od r. 1914 przez Adams Bridge („most Adama“).

Syjam — Indochiny — półwysep Malajski.

Pierwsza kolej została zbudowana w Syjamie w 1893 r. Linja ta długości 18 km, wiązała stolicę z Paknam. Od tego czasu poczyniono znaczne postępy. Bang-kok łączy się z Kiang—Mai linją długości 746 km. Dwa razy tygodniowo przebywa ekspres tę drogę w 25 godzinach. Inna linja południowego Laos dosięga Korat, 264 km od stolicy. Wreszcie trzecia linja łączy Bank-kok z Petrion. Droga ta jest zaczątkiem linji, która będzie łączyć stolicę Syjamu z Saigon przez Pnom Penh. Z drugiej strony system południowy wiąże Syjam od 1903 r. z brytyjską częścią półwyspu Malajskiego. Podróż z Pinang do Bang-kok trwa 35 godzin i sprawia, iż cała droga z Bang-kok do Singapur trwa 61 godzin. Koleje żelazne państwa Syjamu obejmowały 31 marca 1923 r. 2391 km linji eksploatowanych i 512 km linij będących w budowie. Rozmowy w czasie ostatniej wizyty p. A. Varerona w Bang-kok między gubernatorem Indochin a księciem Kambaeng Bejra, generalnym dyrektorem kolei żelaznych, zwróciły uwagę na wielką przyszłość stosunków ekonomicznych między Syjamem a Indochinami, kiedy kolej żelazna zbliży do siebie te kraje.

Indochiny posiadają obecnie 2080 km linij kolejowych, podzielonych na 4 sieci: 1) północną, Hanoi—Na—Szam, Hanoi—Vinh. 510 km; 2) Annam Centralny, Turan—Hue—Quang—Tri—Dong—Ha, 175 km; 3) południową, Saigon—Mytho,Saigon—Nhatrang, 536 km; 4) Towarzystwo francuskie kolei żelaznych w Indochinach i Yunnam; Haifong—Lao—Kay—Yunnanfu, 859 km, (z których 465 km t. j. począwszy od Lao—Kag, znajduje się ne terytorjum Chin). Z sieci tych, trzy pierwsze są eksplotowane bezpośrednio przez kolonję, czwarta koncesjonowane towarzystwo.

W liczbie pierwszych zamierzeń rządu Indochin znajduje się wykonanie linji transindochińskiej, którąby łączyła Chiny z Syjamem i wybudowanie nowych linij, służących do eksportu z Laos. Studja nad połączeniem drogą żelazną Hue z Nhatrang—Saigon, z jednej strony, a Saigon—Pnom—Penh z granicą, Syjamu z drugiej strony, zostały również rozpoczęte. Inne projekty (przedłużenie linji z Saigon—Mytho ku Soctrang i Baclieu) są także brane pod uwagę.

Jakkolwiek część brytyjska półwyspu Malajskiego posiada sieć kolejową dostatecznie rozwiniętą, to jednak przedewszystkiem komunikacja morska i rzeczna zapewnia tu handlowi korzystne środki transportowe. Jest to jasne, jeżeli się zważy, iż półwysep ten wciska się wąskim pasem lądu między dwa morza.

Poprzedni krótki rzut oka wystarcza, aby wykazać, jakie miejsce zajmuje sieć kolei żelaznej tej części Azji w systemie ogólnym. W niedalekiej przyszłości będzie sieć kolejowa Syjamu, Indochin i półw. Malajskiego połączona, z jednej strony z Indjami Ang. przez Birmę, z drugiej strony z Chinami przez wykonanie linji transindochińskiej. Taka sieć kolejowa będzie miała wielkie i doniosłe znaczenie dla postępu ekonomicznego, ułatwiając transport ludzi i produktów. Linja ta, mająca zupełną rację bytu ze względu na bogate zasoby tych okolic, przedstawia się jako pomost naturalny między światem hinduskim a żółtym, tak ściśle zależnym od pierwszego także i pod względem duchowym.

Chiny.

Ogólna długość sieci kolejowej chińskiej wynosi 6657 mil ang., z których 4301 mil należy do Chin, a 2356 mil jest własnością zagranicy. Należy dodać, że jeszcze jedna część sieci chińskiej jest w rękach Japonji. Sieć kolejową chińską reprezentuje prawie wyłącznie jedna główna linja, biegnąca od południa ku północy, posiadająca zaledwie 373 mil odgałęzień.

Z wyjątkiem Mandżurji i kilku linij kolejowych, obsługujących okolicę Szang-haju, sieć kolei żelaznych całego kraju jest obecnie w stanie zupełnej dezorganizacji. Większość linij służy jedynie do transportu wojsk i usuwa się z pod wszelkiej kontroli. Można się niemi posługiwać do transportu tylko za opłatami, ustanawianemi samowolnie przez tego lub owego z dowódców wojskowych. I ta możliwość zdaje się jednak zanikać, ze względu na niemożność otrzymania taboru kolejowego do celów handlowych. Stan zniszczenia materjału kolejowego jest taki, że jeśli sytuacja ta utrzyma się jeszcze czas jakiś, można powiedzieć bez przesady, iż zostaną jedynie nasypy i szyny. Firmy angielskie, którym rząd chiński winien jest poważne sumy za materjały dostarczone do budowy dróg żelaznych, znajdują się obecnie w przykrej sytuacji. Według obliczeń eksperta zagranicznego, przydzielonego do ministerstwa komunikacji, w okresie od września 1924 r. do grudnia 1925 r. stracił handel, z powodu niezdolności zapewnienia transportu przez koleje żelazne w północnych częściach kraju, do 800 miljonów dolarów. Suma ta przekracza znacznie wydatki poniesione na budowę państwowej kolei żelaznej i przedstawia więcej niż podwójną ilość długu państwa z tego tytułu. Pomijając prace około budowy kolei w Mandżurji, trzeba stwierdzić, że w Chinach właściwych nie dokonano nic w tym zakresie w czasach ostatnich.

Japonja.

Możemy pominąć milczeniem sytuację kolejową Japonji na jej wyspach, skądinąd bardzo godną uwagi. Natomiast musimy się zająć siecią kolejową na kontynencie, szczególnie w Mandżurji południowej, należącą do Japonji. W 1925—26 r. „South Manchuria Ry“ pobiła swój własny rekord, notując

15 miljonów ton przetransportowanych w czasie roku. W październiku 1925 roku został zawarty układ z linją kolejową „Usuri“, na mocy którego produkty Mandżurji północnej miały być skierowywane w stosunku 45% ku wschodowi, t. zn. ku Władywostokowi, a 55% na południe ku Dairen. Wspominamy o tem porozumieniu, ponieważ jest rzeczą wiadomą, jak silne jest współzawodnictwo japońsko-rosyjskie na terenie Mandżurji. Zachowując na zewnątrz formy ekonomiczne, współzawodnictwo to ma nie mniej głębokie przyczyny polityczne, które nie tu miejsce analizować. Zaznaczmy wszelako, iż w grudniu ub. roku miały miejsce w Tokio narady w obecności generalnego dyrektora „South Manchuria Ry“ i przedstawicieli ministerstw wojny, marynarki i spraw zagranicznych, na których, wobec wypadków w Chinach, musiano rozważać problemy kolejnictwa w Mandżurji. Japonja otrzymała, w 1913 i 1918 r. w Pekinie, a w 1925 r. w Mukdenie, ważne koncesje w okolicach, które rozciągają się w przeważnej części na północ od kolei żelaznej wschodnio-chińskiej i zaznaczają kierunek ekspanzji japońskiej. Ostatni raport angielski, dotyczący tej kwestji, mówi o żywem tempie prac na wielu odcinkach. Kolej żelazna zjawia się tutaj jako ważny czynnik eksploatacji rolnej i górniczej, którą uprzemysłowiona Japonja będzie musiała podjąć poza swemi wyspami. Co się tyczy Korei, to jej sieć była początkowo zależna od „South Manchuria Ry“, lecz po roku 1925/26 przeszła pod zarząd państwa, które miałoby ochotę rozwinąć port Czemulpo, współzawodniczący z Dairen. Prace nad kolejami nie są jeszcze dostatecznie ożywione.

Rosja Azjatycka.

W ciągu niniejszego artykułu wypadało nam wymienić kilkakrotnie nazwę „Rosja“, gdyż położenie geograficzne tego olbrzymiego kraju-kontynentu wiąże go ściśle z losami większości krajów azjatyckich, Bliskiego, Środkowego i Dalekiego Wschodu. Jedynie tylko kraje obwodowe, Indje i Indochiny, nie wchodzą bezpośrednio w sferę wpływów tej masy terytorjalnej. Nikt nie zaprzeczy znaczenia Rosji z punktu widzenia światowych stosunków transportowych. Czy się zważy połączenie handlowe bez przeładowywania od granic Polski aż po Władywostok, czy też głębokie wcięcie, jakie tworzy morze Czarne w bloku kontynentu azjatyckiego, łączące, poprzez terytorjum rosyjskie, pewne centra azjatyckie z drogami morskiemi Zachodu, to wartość ekonomiczna tych faktów mówi sama za siebie. Zapewne, dzisiaj wiele wiadomych przeszkód utrudnia jeszcze Rosji czynny udział w wymianie międzynarodowej, lecz jest rzeczą konieczną, rozważając problem azjatycki w całości, nie lekceważyć roli tego kraju.

Godne uwagi prace komunikacyjne zostały wykonane w Rosji Azjatyckiej, które połączą ze sobą dwa wielkie systemy komunikacyjne, a to system Transsyberyjski z systemem Azji Centralnej, krainy bawełny, wełny i t. p.

Dalej będą prawdopodobnie pod kierownictwem Rosji przeprowadzone prace nad kolejami w Mongolji, otwierające ten bogaty w zasoby kraj dla handlu światowego.

JAKÓB SETKOWICZ
Student Wyższego Studjum Handlowego.

Interesa inkasowe.

(Z prac komercjalnych prof. Dra Żabińskiego).

(Ciąg dalszy).

2) Pocztowa Kasa Oszczędności.

Zakład Centralny P. K. O. w Warszawie, jak również i Oddziały w Krakowie, Poznaniu i Katowicach przyjmują do inkasa wszelkie dokumenty od posiadaczy rachunków czekowych i innych klijentów jedynie na Centralę i wymienione wyżej Oddziały.

Warunki inkasowania:

1) Weksle i dokumenty przyjmują do inkasa wyłącznie Centrala P.K.O. i jej Oddziały w Krakowie, Poznaniu i Katowicach.

2) P. K. O. nie sprawdza, czy złożone do inkasa weksle i dokumenty wystawione są prawidłowo i nie odpowiada za wynikające stąd następstwa.

3) Adresy i nazwiska wystawców weksli winny być napisane czytelnie i dokładnie na samych wekslach.

4) Niezapłacone w terminie weksle P. K. O. oddaje do protestu, o ile nie otrzyma odmiennego polecenia. Koszta protestu obciążają klijenta.

5) Weksle i dokumenty zamiejscowe P. K. O. przesyła do Urzędów pocztowych listami poleconymi. W ten sam sposób Urzędy pocztowe zwracają P. K. O. weksle i dokumenty niewykupione.

6) P. K. O. nie ponosi żadnej odpowiedzialności za zagubienie przez pocztę weksli i dokumentów, wysłanych listami poleconemi, za niesporządzenie protestu, tak z winy Urzędu pocztowego, jak również z powodu odmowy notarjusza z jakiegokolwiek bądź motywu, jak również za spóźniony zwrot weksli i dokumentów przez Urzędy pocztowe i wszelkie inne następstwa uchybień ze strony wymienionych Urzędów.

7) Zainkasowane w miejscu kwoty zalicza P. K. O. na konto czekowe niezwłocznie. Zainkasowane zaś przez Urzędy pocztowe dopiero po otrzymaniu od nich zawiadomienia o wpływie.

8) Prowizja za inkaso i koszty przesyłki należą się P. K. O. bez względu na to, czy dokumenty złożone do inkasa zostały wykupione lub nie.

9) Wszelkie poniesione przez P. K. O. koszty z powodu przyjęcia dokumentów do inkasa, winny być P. K. O. niezwłocznie zwrócone.

10) P. K. O. nie przyjmuje na siebie żadnej odpowiedzialności w razie niesporządzenia protestu weksli, przesłanych do inkasa do Urzędów pocztowych.

Stawki prowizyjne P. K. O.

I. Inkaso miejscowe.

	w procent. Stawki	Minimum w złotych
a) Czeki bankowe	1%	0·50
b) Weksle i inne dokumenty inkasowe		
1) Do wysokości 2.000 zł	¼%	0·50
2) Powyżej 2.000 zł każdych następn. 500 zł 50 gr		

II. Inkaso na Centralę P. K. O. lub Oddziały:

Na Centralę, względnie na inny Oddział P. K. O.	¼%	0·75

Ponadto 1 zł tytułem porta i kosztów.

III. Inkasa na miejscowości, w których niema Oddziałów PKO.

a) Do wysokości 50 zł 75 gr i porto 1·— zł.
b) Od 50 zł do 100 zł — 1 zł i porto 1·— zł.
c) Od 100 zł do 300 zł — 1·50 zł i porto 1·— zł.
d) Od 300 zł do 1500 zł — ½% i porto 1·— zł.
e) Powyżej 1500 zł od każdych następnych 500 zł — 1 zł i porto 1 zł. Ponad 500 zł 20% opustu.

Najkrótszy termin przyjmowania do inkasa weksli winien wynosić:
a) Dla weksli miejscowych 3 dni,
b) Dla weksli zamiejscowych 7 dni przed datą płatności.

III. Urzędy pocztowe.

Wszystkie Urzędy pocztowe przyjmują weksle i dokumenty do inkasa zapomocą zleceń pocztowych, wprowadzonych rozp. Min. Przem. i Handlu z 9 października 1924 w obrocie wewnętrznym (Dzien. Ustaw Rzplitej Nr. 93, poz. 868).

Zlecenia pocztowe są dwojakiego rodzaju: 1) listy zleceniowe, 2) kartki zleceniowe. Zapomocą jednego listu zleceniowego może nadawca poruczyć poczcie pobranie od odbiorcy roszczenia pieniężnego zasadniczo do wysokości kwoty ustalonej dla przekazów pocztowych, zapomocą zaś kartki zleceniowej do wysokości 1/10 części kwoty ustalonej dla przekazów pocztowych. Przy listach zleceniowych, których kwota zlecona ma być przekazana zapomocą blankietu nadawczego P. K. O. — suma jednego zlecenia nie może przekraczać 1000 złotych.

Opłata przekazowa na zlecenie do 1000 zł równa się opłacie jak za przekazy pocztowe, za zlecenie zaś ponad 1000 zł opłata ta wynosi za każde dalsze 500 Zł po 50 groszy.

Nadawca listu zleceniowego lub kartki zleceniowej może żądać, aby pobraną kwotę przesłano albo bezpośrednio jemu, albo P. K. O., albo bankowi, albo też jakiejkolwiek innej instytucji krajowej, zajmującej się przyjmowaniem pieniędzy na rachunki obce, na pewne oznaczone konto.

Przedmiotem listu zleceniowego mogą być weksle, kwity rachunkowe, zobowiązania płatnicze, kupony procentowe, dywidendowe, krajowe listy przewozowe, oraz wszelkie dokumenty handlowe i wartościowe.

Zapomocą jednego listu zleceniowego można pobrać należność tylko za jeden dokument wierzytelnościowy. Za jeden dokument wierzytelnościowy uważa się także większą ilość weksli dla jednego odbiorcy, płatnych w tym samym dniu, oraz większą ilość kuponów na odsetki lub dywidendy, należącą do tego samego rodzaju papierów wartościowych.

Generalna Dyrekcja Poczt i Telegrafów (Dzien. Urz. Gen. Dyr. Poczt i Telegr. Nr. 7, poz. 19) wprowadza pewne zmiany do rozporządzenia Min. Przem. i Handlu, a to: Nadawca listu zleceniowego, zawierającego weksel, może żądać od Urzędu pocztowego oddania notarjuszowi do protestu weksla niewykupionego przez dłużnika w terminie płatności. Oczywiście nie można wysyłać weksli z przeznaczeniem do protestu do tych miejscowości, w których niema notarjusza. W związku z tem zlecenia pocztowe, zawierające weksle do inkasa, mogą być dwojakiego rodzaju:

1) zawierające weksle, nieprzeznaczone do protestu,

2) zawierające weksle, przeznaczone do protestu.

Weksle w zleceniach pierwszego rodzaju, traktuje się jak zwyczajne dokumenty wierzytelnościowe, a więc, o ile w terminie nie zostaną wykupione, przesyła się je do miejsca nadania, albo zamieszkania nadawcy i tam mu się je z powrotem doręcza.

Weksle w zleceniach drugiego rodzaju, które to żądanie należy wyrazić przez podkreślenie odnośnego tekstu w wykazie zleceniowym, Urząd pocztowy przedstawia dłużnikowi do zapłaty w dniu płatności (jeżeli to jest dzień świąteczny w najbliższym dniu powszednim) ewent. awizuje go t. j. płatnika o nadejściu weksla.

W razie niezapłacenia weksla lub jego niedoręczalności, Urząd pocztowy oddaje weksle natychmiast t. j. w dniu płatności miejscowemu notarjuszowi celem założenia protestu.

W niektórych wypadkach może Urząd pocztowy odłożyć oddanie weksla do protestu do następnego dnia po terminie płatności, najpóźniej do godz. 12-tej w południe. Przesunięcie to zastosuje Urząd pocztowy tylko wtedy, o ile biuro notarjusza było zamknięte, lub dłużnik jest godny zaufania i złożył oświadczenie, że następnego dnia rano zapłaci sumę wekslową. Urząd pocz-

towy odbiera następnego dnia zaprotestowany weksel lub sumę wekslową, złożoną przez dłużnika; w tym pierwszym przypadku uiszcza notarjuszowi przepisane opłaty.

Odebrany od notarjusza weksel zaprotestowany, Urząd pocztowy odsyła do właściwego Urzędu pocztowego, celem doręczenia go nadawcy listu zleceniowego, oraz celem ściągnięcia od podawcy opłat notarjalnych i pocztowych, na które składają się:

a) koszta notarjalne uwidocznione na proteście,

b) opłata za doręczenie weksla notarjuszowi i odbiór weksla zaprotestowanego w wysokości zł 1·50,

c) opłata za przesłanie weksla zaprotestowanego nadawcy, którą oblicza się tak, jak za list polecony tej samej wagi.

W razie wysyłki sumy wekslowej, odebranej od notarjusza zapomocą przekazu zleceniowego lub przez P. K. O., potrąca Urząd pocztowy należne opłaty, a mianowicie:

a) koszta notarjalne,

b) opłaty za doręczenie notarjuszowi weksli do protestu i odbiór od notarjusza sumy weslowej w wysokości zł 1·50.

c) opłaty za przekazanie sumy wekslowej w takiej wysokości, jak przy przekazach pocztowych.

Listy zleceniowe, zawierające weksle, przeznaczone do protestu, należy nadawać tak wcześnie, aby do Urzędu pocztowego mogły nadejść przynajmniej na 24 godzin lecz nie wcześniej jak na 7 dni przed terminem płatności.

Jeżeli weksel przeznaczony do protestu nadejdzie do Urzędu pocztowego w terminie płatności, t. j., gdy termin do sporządzenia protestu jeszcze nie minął, Urząd pocztowy natychmiast przedstawia weksel do zapłaty, a w razie niezapłacenia lub niedoręczalności, oddaje notarjuszowi do protestu.

Na wypadek, gdy termin protestu już minął, lub sporządzenie protestu okazało się niemożliwem, względnie notarjusz odmówił zaprotestowania weksla ze względu na to, że nie odpowiada on wymogom prawa wekslowego, Urząd pocztowy zwraca weksel nadawcy, komunikując mu jednocześnie przyczynę niezaprotestowania.

Weksle z przeznaczeniem do protestu nie mogą być wysyłane do tych miejscowości, w których niema notarjusza, chyba, że podawca wyraźnie nadmienia, że weksla nie należy protestować. W ostatnich czasach sfery bankowe i kupieckie starają się, ażeby zezwolono Urzędom pocztowym protestować weksle na równi z notarjuszami. Dotąd jednak sprawa ta nie została pomyślnie załatwioną i Urzędy pocztowe weksli nie protestują w tych miejscowościach, w których niema notarjusza.

Należytości ściągane przez Urzędy pocztowe za inkaso.

Każdy weksel lub dokument do inkasa musi być podany przez nadawcę w Urzędzie pocztowym zapomocą wykazu zleceniowego, który można nabyć za opłatą w każdym Urzędzie pocztowym.

Koszta inkasowe każdego dokumentu wynoszą:

1) List polecony zł 0·50 (opłata listu 0·20 + 0·30 polecenie),
2) za manipulację od każdego przekazu zleceniowego 30 groszy,
3) koszty przekazu gotówki, które strąca inkasujący Urząd pocztowy, jak przy przekazach pieniężnych, a więc: do 10 zł — 0·15, do 25 zł — 0·30, do 50 zł — 0·45, do 100 zł — 0·65, do 250 zł — 0·85, do 500 zł — 1·25, do 750 zł — 1·65 i do 1000 zł — 2·05.
4) Koszta doręczenia gotówki, strącane przez listonosza: przy wypłacie do zł 10 — 0·05, do zł 25 — 0·10, do zł 50 — 0·20, do zł 100 — 0·30, do zł 250 — 0·40, do zł 500 — 0·60, do zł 750 — 0·80, do zł 1000 — 1·—.

Taryfa Urzędu pocztowego.

Kwota weksla lub dokumentu	List. pol.	Manipulacja	Koszta przek.	Koszta doręcz.	Razem
Do 10 zł	50 gr.	30 gr.	15 gr.	5 gr.	99 gr.
„ 25 „	50 „	30 „	30 „	10 „	110 „
„ 50 „	50 „	30 „	45 „	20 „	145 „
„ 100 „	50 „	30 „	65 „	30 „	175 „
„ 250 „	50 „	30 „	85 „	30 „	195 „
„ 500 „	50 „	30 „	125 „	60 „	265 „
„ 750 „	50 „	30 „	166 „	80 „	325 „
„ 1000 „	50 „	30 „	205 „	100 „	385 „

Do weksla, względnie dokumentu inkasowego ponad zł 1000 dolicza się za przekaz gotówki za każde rozpoczęte zł 500 — 60 groszy.

IV. Prywatne banki i instytucje finansowe.

Warunki i taryfy inkasowe w bankach prywatnych są indywidualne i konkurencyjne, zależnie od wielkości przedsiębiorstwa, ilości posiadanych Oddziałów, zastępstw lub korespondentów, jak również od klienteli, z którą bank stoi w stosunkach handlowych.

Ogólnie rzecz ujmując, Banki w swoich taryfach inkasowych drukowanych, wyszczególniających miejsca i stawki procentowe podają następujące warunki inkasa:

Przy inkasie weksli, opiewających na obcą walutę w wypadku, gdy podawca nie zgodzi się na uiszczenie kwoty wekslowej przez płatnika przeliczonej na walutę krajową po kursie dnia — zalicza się koszta przesyłki walut i asekuracji.

Również przy uskutecznianiu inkasa w oddalonych częściach miasta lub poza rogatkami miejskiemi — koszta, powstałe z tego tytułu jak np. koszta posłańca, jazdy itd. obciążają podawcę.

Koszta portorji oraz wydatki powstałe wskutek innych czynności niż przy normalnem inkasie, jak np. doręczenie akceptu, ponowne wezwanie, prezentacja przy adresach w potrzebie, zalicza się podawcy.

Bank zobowiązuje się stosować do wszelkich dyspozycyj, udzielonych mu co do prezentacji i założenia protestu weksla, do udzielenia inkasentom ścisłych wskazówek w tym kierunku, jednakowoż bez obliga — w szczególności nie bierze odpowiedzialności — niezależnie od zaliczenia ewentualnych kosztów (uzupełnienie i wyszukanie brakujących bliższych adresów) za terminową prezentację, założenie protestu, notyfikację weksli, które:

a) są płatne w miejscowościach ubocznych, nieposiadających Urzędu pocztowego lub notarjusza.

b) nie są mu oddane do inkasa na 8 dni przed terminem płatności,

c) są wadliwie lub nieściśle wypełnione, bez dokładnego bliższego adresu, zwłaszcza, gdy chodzi o jednobrzmiące miejsca płatności, albo większe miejscowości bez podania bliższego adresu płatnika.

Bank zastrzega się co do protestowania tych dokumentów, na których przy ostatnim indosie brak klauzuli „bez protestu“ lub „bez kosztów“ zwłaszcza wtedy, gdy żądanie zaniechania protestu umieszczone jest tylko na liście podawczej weksla, a nie na samym wekslu.

Wszelkie dodatkowe należytości, mogące wyniknąć w przyszłości z powodu zmiany taryfy pocztowej, będą zaliczane bez osobnego zawiadomienia.

Bank zastrzega sobie prawo ewentualnej zmiany czy też uzupełnienia taryfy za uwiadomieniem.

Taryfa inkasowa.

Stawki procentowe są ujęte w tabelę taryfową zależnie od kategorji miejsc inkasowych. I tak:

1) na miejscowości siedziby firmy załatwia się inkaso bez kosztów dla stałych klijentów wzgl. $1^0/_{00}$ prowizji, inkasowej minimum 0·50 zł, zaś dla przygodnich od $2^0/_{00}$—$^1/_2{}^0/_0$.

2) na miejsca swoich oddziałów i zastępstw $2^1/_2{}^0/_{00}$, prow. do $4^0/_{00}$, minimum, 75 gr.

3) na miejsca swoich korespondentów od $4^0/_{00}$—$6^0/_{00}$, minimum 1 zł od sztuki,

4) na inne miejscowości podane w taryfie od $6^0/_0$—$1^0/_{00}$ minimum Zł 1·25 od sztuki.

Przeważnie banki prywatne zaliczają stawki inkasowe:

a) miejscowe od $2^0/_{00}$—$^1/_2{}^0/_0$,

b) zamiejscowe od $^{1}/_{2}$%—1% i zwrot rzeczywiście poniesionych kosztów, jak: porta, damna i opłat stemplowych.

Niektóre banki przy wielkich obrotach inkasowych odstępują od ogłoszonej drukowanej taryfy i pobierają stawki ryczałtem, licząc bez względu na miejsce płatności pewną kwotę od 60 gr. — 1 zł za sztukę. Zależy to wszystko od umowy z klientelą, z którą prowadzi się stosunki handlowe, wielkości i żywotności ich obrotów na rachunku bieżącym.

Nie można tu zatem podać ściśle, jakie stawki bywają pobierane przez Banki prywatne, można jednak oznaczyć minimum i maksymum.

MARJAN STEFAN DOBRUCHOWSKI
Student W. S. H. w Krakowie.

Założenie i rozwój Krakowskiego Tow. Wzajemnych Ubezpieczeń.

Część wyjęta z pracy Seminarjum Organizacji Handlu pod kierownictwem prof. Dra Z. Sarny.

Jeśli rozkwit handlu od dawnych już czasów świadczył o dobrobycie i rozwoju kulturalnym kraju, który go prowadził, to w ustroju nowoczesnego życia takim miernikiem jest również stan ubezpieczeń.

Już sama zasada asekuracji wymaga dla tego rodzaju interesów dobrej organizacji, opartej na znacznych zasobach materjalnych i dużym obszarze działania, na pewności i stałości stosunków społecznych i politycznych, oraz na skoordynowaniu licznej rzeszy ludzi, posiadających należyte zrozumienie gospodarczych potrzeb. Wszystkie te podstawowe warunki są jednako prawie ważne i brak któregokolwiek z nich odbija się natychmiast ujemnie w funkcjach całego, niezmiernie dziś złożonego, aparatu tych przedsiębiorstw.

I właśnie dlatego, że tak wiele potrzeba, aby instytucje ubezpieczeniowe, będące poniekąd synonimem pokoju, ładu i zabiegliwości, mogły się rozwinąć lub choćby istnieć tylko, powstają one względnie późno, bo wtedy dopiero, gdy społeczeństwo, już dojrzałe do spokojnej, twórczej pracy, bez gwałtownych wstrząsów, dążyć zaczyna do jasnych i stałych celów.

Ubezpieczenia są przytem ściśle związane z demokracją i to z demokracją posiadającą i uświadomioną gospodarczo, aby mogły działać wśród jaknajwiększej ilości zainteresowanych i tem samem rozkładać, a więc i zmniejszać swe ryzyko.

Obok ilości ubezpieczeń także ich różnorodność jest miernikiem rozkwitu społecznego, świadczy bowiem o skrzętności narodu i dużej skali jego potrzeb. To też obecnie rozrost instytucyj ubezpieczeniowych odpowiada potędze ekonomicznej państw, ich znaczeniu światowemu, rzeczywistej cywilizacji materjalnej i duchowej kulturze.

Do tego stanowiska, jakie wśród urządzeń społeczno-ekonomicznych

ubezpieczenia teraz zajmują, doszły one w ciągu niedługiego czasu, gdyż ich właściwy rozwój zaczął się dopiero w połowie ubiegłego stulecia i szedł odtąd tempem coraz bardziej przyspieszonem, jak i życie całe w tym właśnie okresie. Choć przedtem istniały one już dawno, przechodząc rozmaite formy zależnie od stosunków, w jakich pracowały, te właśnie częste przemiany ograniczały ich działalność. Pierwsze wielkie towarzystwa asekuracyjne, oparte na dużym kapitale, powstały w XVII wieku w Paryżu, Londynie i Hamburgu.

W środkowej Europie pierwsze na wielką skalę pomyślane ubezpieczenia wprowadziły Niemcy. W Prusach powstały one za panowania Fryderyka Wilhelma I i Fryderyka II. Władcy ci, porządkując kraj, zbiedzony rządami poprzedników, założyli rządowe instytucje ubezpieczeń od ognia, oparte na przymusie asekurowania nieruchomości.

Ziemie polskie przyłączone do Prus w pierwszym rozbiorze, otrzymały te same urządzenia, zaznaczyć jednak trzeba, że nie poraz pierwszy zjawiły się one w tej właśnie prowincji Polski, bo już znacznie dawniej egzystowały tam ubezpieczenia, choć w innej zupełnie postaci.

Były to „Związki brackie“ założone na polskich Żuławach w 1623 r. mające na celu niesienie swym członkom pomocy w wypadkach pogorzeli. Charakterystycznem jest, że te pierwsze przejawy ubezpieczeń, początkowo oparte jedynie na samopomocy, powstały w tym kącie kraju, który ze względu na swe nadmorskie położenie „miał okno“ na świat szeroki; przez nie to widać wpłynął ów nieznany przedtem pomysł i znalazł grunt podatny wśród mieszkańców pobrzeża. Albowiem morze nietylko żywi i wzbogaca — lecz i uczy zarazem.

Po trzecim rozbiorze, gdy zabór pruski sięgnął aż po Warszawę, ustanowione zostały dwie główne dyrekcje ubezpieczeń — w Warszawie i w Poznaniu, a każda z nich zarządzała oddzielnem towarzystwem dla miast i dla wsi. Część jednak ziem, zabranych już wcześniej, podlegała nadal dyrekcji w Kwidzyniu, gdzie również dołączono ziemię Płocką i część Łomżyńskiego.

Składki rozpisywane były wedle potrzeby co pół roku lub kwartalnie a ściągane przez powiatowych poborców podatkowych, odszkodowania zaś użyte być mogły wyłącznie na odbudowę spalonych budynków.

Z powstaniem Księstwa Warszawskiego Komisja Rządząca rozporządzeniem z dnia 4 czerwca 1807 zatwierdziła istniejące Towarzystwo ogniowe w Warszawie, włączając równocześnie jego zarząd do dyrekcji policji krajowej, natomiast nie rozciągnęła urządzeń ubezpieczeniowych na departamenty przyłączone do Księstwa z zaboru austrjackiego. W organizacji Towarzystwa wprowadzono wtedy składkę stałą, która w żadnym wypadku nie mogła być podniesiona, czem — wobec licznych w owym czasie pogorzeli — doprowadzono Towarzystwo do niemożności wypłacenia pełnych odszkodowań

tak, że w 1816 r. suma zaległych wynagrodzeń wynosiła około półtrzecia miljona złotych polskich.

Z takim deficytem doczekawszy nowej zmiany ustroju politycznego kraju, zostało warszawskie Towarzystwo ogniowe rozwiązane dekretem namiestnika Królestwa Polskiego dnia 9 lipca 1816 r. a w jego miejsce utworzone zostało nowe Towarzystwo dla całego obszaru Królestwa Polskiego i rozpoczęło działalność 1 stycznia 1817 r. Zaprowadzono też zmianę w systemie wyznaczania składki, która odtąd była podwójną; stałą — „normalną“, pobieraną w dwóch półrocznych ratach i dodatkową, wyznaczaną w razie potrzeby. Dyrekcja podlegała, podobnie jak za czasów Księstwa Warszawskiego, Komisji Rządowej spraw wewnętrznych policji.

Chociaż niewypłacenie odszkodowań pogorzelcom przez poprzepnie towarzystwo — musiało zniechęcić część ludności do ubezpieczeń, nowa instytucja rozwijała się szybko, szybkie było bowiem tętno życia kraju.

O wielkości ówczesnych obrotów i prędko rosnących zasobach Towarzystwa, świadczy fakt następujący: Statut ubezpieczeń Królestwa Polskiego nie zastrzegał odmowy wynagrodzeń pogorzeli, powstałych z powodu działań wojennych i korzystając z tego, Mikołaj I zarządził — w celu podkopania polskiej instytucji — pokrycie szkód, zrządzonych pożarami w czasie powstania 1831 r. Straty te zostały w latach 1832—1835 pokryte w sumie 5,294.000 zł p. z funduszów Towarzystwa bez uciekania się do żadnych dopłat. A gdy w parę lat potem, w 1840 r. zarządził car wypłatę owych odszkodowań, niewypłaconych przez poprzednie towarzystwo przed 1816 r. w kwocie zł p. 2,500.000 — i ten nowy ciężar, który groził zupełnem zrujnowaniem ubezpieczeń, pokryty został w ciągu sześciu lat drogą nadzwyczajnych dodatków do premji w wysokości 2 groszy rocznie od każdych 100 zł p. wartości budynków miejskich i wiejskich.

Oprócz asekuracji nieruchomości od ognia rozwijały się równocześnie w tem samem towarzystwie inne działy: w 1833 r. założono ubezpieczenia ruchomości od pożaru, a z końcem 1842 r. ubezpieczenia dochodów na czas życia, ubezpieczenia od gradu, od pomoru bydła oraz od strat w żegludze rzecznej.

Stwierdza to niezwykłą żywotność Kongresówki, która dzięki swej szerokiej autonomji, choć terytorjalnie mała — „bez ujmy dla siebie“, jak mówi prof. Askenazy, „wytrzymać mogła porównanie z ówczesnym Zachodem i w pośrodku Europy ówczesnej do przedniejszego miejsca ma prawo, duchem politycznym zasługując na aprobatę Lafayetta, armją na podziw Wellingtona, administracją na zazdrość Steina“. Choć utworzona na świeżych zgliszczach wielkiego obozowiska narodów po największych, jakie wtedy świat znał, wojnach — choć po 15 zaledwie latach pokoju spłynęła krwią swych najlepszych synów, szła niestrudzenie naprzód, starając się dotrzymać kroku szczęśliwszym, wolnym narodom.

Złamał ją dopiero bój drugi, nieszczęsny rok 1863.

Podczas gdy w Królestwie Polskiem stosunki gospodarcze tak niezwykle szybko ugruntowały rozwój idei ubezpieczeniowej, w Poznańskiem Towarzystwo ogniowe przemienione na „Królewską Dyrekcję ogniową w Poznaniu“ wykazywało wzrost bardzo powolny, bo w r. 1815 wartość ubezpieczonych majątków wynosiła 11,664.000 talarów, a do roku 1836 wzrosła zaledwie do 12,995.000 talarów, Ponieważ zaś „Królewska Dyrekcja“ nie przyjmowała ubezpieczeń ruchomości, poczęły działać na terenie Poznańskiego prywatne towarzystwa niemieckie, jak Towarzystwo Berlińskie, Elberfeldzkie, Akwizgrańsko-Monachijskie, Gotajskie, a od 1826 roku Towarzystwo Wzajemnych Ubezpieczeń w Schwedt, które zaprosiwszy do rady nadzorczej kilku Polaków, zyskało w ten sposób największą popularność.

W Austrji rozpoczyna się organizacja ubezpieczeń w latach 1798—1802 lecz są to z początku tylko narady i ankiety władz centralnych, bez konkretnych rezultatów. Dopiero w roku 1811 powstają towarzystwa na wzajemności oparte oraz akcyjne w niemieckich krajach Monarchji i w Czechach. Niektóre z nich otworzyły potem swe filje w Galicji.

Na ziemiach polskich zaboru austrjackiego wraz z Wolnem miastem Krakowem pierwsze starania w tym kierunku rozpoczynają się w 1833 roku uchwałą reprezentantów Rzeczpospolitej Krakowskiej zaprowadzenia wzajemnych ubezpieczeń od ognia. Senat uchwałę zatwierdził, lecz dla braku chętnych — wykonaną wtedy nie została.

W 1840 roku Wydział stanowy Królestwa Galicji i Lodomerji rozpatrywał kwestję założenia takiego towarzystwa i w tym celu badał statuty i wykazy statystyczne istniejacych już ubezpieczeń, a widząc, iż w krajach zachodnio-słowiańskich Cislitawji (Czechy, Morawy) w ostatniem pięcioleciu obniżyła się bardzo znacznie wartość ubezpieczeń, przyszedł do wniosku, że „powiększenie pomyślności krajowej nie koniecznie jest połączone z zawiązaniem towarzystwa krajowego, tem bardziej, że towarzystwa obce na zabezpieczeniu strat ogniowych w Galicji rok rocznie utracają“. Uchwalono więc odłożyć projekt do czasu przeprowadzenia przez Towarzystwo Kredytowe Galicyjskie nowego otaksowania budynków i to postanowienie znalazło aprobatę w Sejmie stanowym 1841 r. (C. d. n.)

Kronika.

Dnia 9 czerwca 1927 roku przeprowadziło się Wyższe Studjum Handlowe w Krakowie do swego nowego gmachu przy ul. Sienkiewicza 4.

Czcionkami Drukarni „Orbis“ w Krakowie, ul. Barska 41, pod zarządem M. Baranowskiego.